REUNIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. E-02-04
30 de mayo de 2002

La cuarta sesión extraordinaria del año 2002 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) fue celebrada a los treinta días del mes de mayo en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:

MINISTRO RICARDO MARTINELLI B., PRESIDENTE DE LA JUNTA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA
DIRECTOR ELOY ALFARO
DIRECTOR MARIO GALINDO H.
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR GUILLERMO QUIJANO, JR.
DIRECTOR MOISÉS D. MIZRACHI
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ, JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.

Los oficiales administrativos:

ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:

JOSÉ BARRIOS NG., DIRECTOR DE FINANZAS
ÁLVARO CABAL, ASESOR JURÍDICO
JORGE QUIJANO, DIRECTOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS
RODOLFO SABONGE, DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN CORPORATIVA Y MERCADEO

Otros funcionarios:

VALENTINE LYNCH, OFICIAL DE ANÁLISIS DE PROGRAMAS
ELIZARDO MORALES, ANALISTA DE TARIFAS
DENNIS P. UNG, ANALISTA DE TARIFAS
RENÉ VILLALÁZ, ABOGADO
ROSSANA CALVOSA DE FÁBREGA, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
DORIS UNG K., ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
LEO GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL
EMMA REYES DE BRIN, ASISTENTE DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA.

El PRESIDENTE inició la sesión a las 9:15 de la mañana, luego de corroborar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

El SECRETARIO sometió a la consideración de la Junta Directiva el orden del día de tres puntos de discusión, el cual fue aprobado con la solicitud del director MIZRACHI de incluir el punto "Lo que propongan los directores". El director AHUMADA aclaró que las reuniones extraordinarias son para la consideración de los temas específicos que hayan sido objetos de la convocatoria, por lo que únicamente en las reuniones ordinarias se incluye el punto propuesto por el director Mizrachi. Sin embargo, manifestó estar de acuerdo con la inclusión del mismo, por razones de cortesía.

Ítem No. 2: Propuesta de incremento de peajes, cambios en el sistema de aplicación de los mismos y establecimiento de una nueva tarifa por el uso de locomotoras

El ADMINISTRADOR informó que, en ocasión de la presentación del presupuesto de la Autoridad del Canal para el AF 2003 al Consejo de Gabinete, realizó una exposición conceptual de la propuesta de incremento de peajes. A continuación, presentó una breve reseña de lo acontecido durante su viaje a Estados Unidos y Sudamérica, señalando que el jueves 16 de mayo participó en una reunión con los representantes del Florida Cruise Line Association, en la que dio una explicación sobre la propuesta para una nueva estructura de peajes. Informó que la respuesta de este gremio fue positiva en cuanto a la idea de la segmentación, pero que se expresó preocupación en cuanto al monto del aumento; comentó también sobre la sugerencia recibida de cambiar el nombre a la tarifa de "cargo por seguridad", porque esta expresión crea un precedente que puede afectar a la industria de cruceros.

El Administrador se refirió también a la reunión sostenida con el Congresista Don Young en Washington, D.C., el viernes 17 de mayo, durante la cual conversaron sobre temas de seguridad, la estructura de peajes y su segmentación. En resumen, señaló que en las reuniones no se hizo mención alguna sobre montos ni porcentajes de aumento y que en todo momento se dejó claro que este aspecto sería una decisión de la Junta Directiva.

Sobre el viaje a Sudamérica, el Administrador explicó que se inició en Quito, Ecuador, el lunes 20 de mayo, con una reunión con representantes de la Cámara de Comercio, Cámara Marítima y exportadores, quienes expresaron no tener problemas con la nueva estructura de peajes y la segmentación. Esta misma apreciación le fue proporcionada el martes 21 de mayo en Guayaquil, en reunión con la Cámara Marítima de Ecuador, el sector naviero, la Federación Ecuatoriana de Exportadores, los presidentes de las Cámaras de Comercio de Guayaquil, de Industrias, de Pesquería y de Turismo, y el Gerente de la Autoridad Portuaria. También se tocaron varios temas portuarios informándosele de la participación del U.S. Corps of Engineers (USACE) en un proyecto de dragado en el Puerto de Guayaquil.

Indicó que el mismo material fue presentado el miércoles 22 de mayo en Lima, Perú, ante el Presidente de la Asociación Marítima del Perú, el Presidente de Armadores del Perú, el Gerente General de la Asociación Marítima del Perú; y en reunión separada, ese mismo día, se conversó con el Viceministro de Integración y Negociaciones Internacionales, y el Director Nacional de Comercio, ambos representantes del Ministerio de Comercio, Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales. En este país se mostraron interesados tanto en

aspectos de exportación como de importación, y el impacto que tendría en ambas actividades el incremento propuesto.

Las reuniones con los usuarios continuaron en Santiago, Chile, el jueves 23 de mayo, con el Asesor de Asuntos Marítimos y Director Nacional para Asuntos Portuarios del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, el Viceministro de Relaciones Exteriores, la Directora Ejecutiva de la Dirección de Promoción de Exportaciones (PROCHILE), el Subsecretario de Transporte, el Director de Transporte Marítimo, y el Asesor Jurídico de Asuntos Marítimos de la Subsecretaría de Transporte, Obras Públicas y Telecomunicaciones. Mencionó asimismo que el viernes 24 de mayo se reunió con la Asociación Nacional de Armadores, la Corporación Nacional de Exportadores, la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, el Subsecretario de la Marina del Ministerio de Defensa, el miembro de la Junta Asesora Andrónico Luksik y el Director del Banco de Chile.

El ADMINISTRADOR explicó que durante las reuniones en Chile se comprobó que los usuarios estaban bien informados y los mismos expresaron preocupación por el impacto que la propuesta pudiera ocasionar en vista de la reciente firma del tratado de libre comercio con la Unión Europea. Además señalaron estar de acuerdo con la necesidad de una ampliación del Canal, debido a las restricciones de calado y volumen existentes actualmente en la vía acuática. Sobre el cargo por seguridad explicaron tener la misma posición que el "International Chamber of Shipping" (ICS), de que éste no debe ser una tarifa, sino parte del peaje.

El ADMINISTRADOR señaló que en las reuniones en Chile surgió la interrogante de por qué debemos circunscribirnos a un valor determinado en estos momentos, y concluyó en que la medida va a generar oposiciones, por lo que sugirió adoptar un monto mayor de incremento para de allí examinar las posibles rebajas de acuerdo con lo que resultase del proceso. Observó que otro tema importante es el nivel de riesgo, el cual ha sido estudiado con los Clubes P&I.

Los directores iniciaron una discusión para aclarar definiciones en cuanto al impacto a futuro que originaría la segmentación del mercado en el futuro. Se explicó que la segmentación de mercado le permitirá al Canal, entre otras cosas, analizar el mercado como es realmente, según el tipo y tamaño del buque. Asimismo, se comentó que en el negocio marítimo se considera que el precio que se paga para transitar por el Canal es la mejor oferta que existe, y que la entidad necesita tener una fortaleza financiera para afrontar el reto de la ampliación del Canal.

El director RAMÍREZ opinó que el cambio sugerido no obligaba al Canal a entrar en la segmentación en estos momentos y que lo que se estaba planteando era en realidad un cambio con relación al sistema actual, opinando el ADMINISTRADOR que el tema de la segmentación era favorable al Canal, porque cada usuario se concentrará en la parte que le atañe, y que el monto del aumento era muy similar al implementado con la última modificación a los peajes.

El director GALINDO opinó que si se fuera solamente a segmentar, no sería necesario consultar a nadie, a lo que respondió el ADMINISTRADOR que al segmentar se puede reducir o aumentar el peaje con relación a un segmento determinado, es decir, el segmento podría ir en dos direcciones, pero que la finalidad era que cada usuario se preocupara por su segmento en

particular. Entonces, el director GALINDO explicó que se refería a una segmentación sin aumento, a lo que el director ALFARO respondió que la segmentación se basa en la tesis de la diferenciación, por lo que en la modificación propuesta podría haber una diferencia entre segmentos, luego de la audiencia pública, por efecto de la información presentada por los usuarios.

Ante esta afirmación, el director GONZÁLEZ-REVILLA preguntó que si la aplicación de una diferenciación en estos momentos podría limitar cualquier otro aumento por un período largo de tiempo, respondiendo el ADMINISTRADOR que, por el contrario, esto significaba que se podrían realizar cambios en segmentos determinados, decisión que dependería de los estudios de impacto y de elasticidad.

El director AHUMADA preguntó entonces qué respuesta se daría a quienes preguntasen por el impacto en un segmento determinado, para el caso de que hubiese un aumento general en el presente y, en un futuro próximo, se hiciese otro aumento fundado en la segmentación y cuyo monto no se supiese. Al respecto, el director RAMÍREZ opinó que siempre existiría la posibilidad de aumentos futuros, aclarando el director ALFARO que la pregunta se originaba en la tradición del Canal de no realizar aumentos por un período de tiempo, luego de realizado un aumento. El ADMINISTRADOR se comprometió, entonces, a que la respuesta a esta y otras preguntas difíciles sería proporcionada a los directores, adelantando que en este caso se podía responder que el proceso de ajuste de peajes es largo y resaltar los aspectos positivos que éste brinda a los usuarios, entre ellos, la posibilidad de crear productos nuevos.

El director AHUMADA pidió que se le aclarase si el cambio a discutir en esta audiencia sólo se referiría a un aumento general, a lo que respondió el ADMINISTRADOR que todos los segmentos reflejarían el mismo aumento; pues se trataba de cambiar la manera de hacer negocios, con la mira de acercarnos luego al valor de la ruta, y añadió que con la matriz que se estaba desarrollando se podría estudiar el valor al futuro del Canal. El director GONZÁLEZ-REVILLA preguntó si en la propuesta presentada se inclinan los valores y parámetros acordados de valor de ruta, lo que acepte el mercado y rendimiento de la inversión.

El director ALFARO expresó su preocupación de que entre más alto fuese el aumento, más se contradijese el argumento de que la segmentación lograría una diferenciación y que la Autoridad estuviese corriendo el riesgo de sobrepasarse, contestando el ADMINISTRADOR que podría haber segmentos en que el aumento estuviese muy cercano al valor del mercado. El director RAMÍREZ preguntó si era posible que en la implementación de la propuesta se segmentase algo, respondiendo el ADMINISTRADOR afirmativamente.

Por su parte, el director RODRÍGUEZ afirmó que lo importante era que se entendiese que este aumento no se relacionaba con la ampliación y que su preocupación se centraba en que cuando se tomara una decisión final sobre este tema, todavía se estuviese aplicando el aumento. El ADMINISTRADOR comentó que este aumento debía verse como un esfuerzo para fortalecer la situación financiera del Canal, y agregó que la segmentación permitiría jugar con el mercado como el mercado era en realidad, sin entrar en la discusión específica de cada segmento.

Con relación a la parte legal, el director ALFARO preguntó si era posible en este proceso subir en algún segmento el monto propuesto, respondiendo el SECRETARIO que existía una norma reglamentaria que lo impedía. Para el director MIZRACHI, la justificación de la segmentación es la equidad, opinión con la que concordó el director Ramírez, quien la relacionó con el tonelaje, en función de los costos del servicio para el Canal.

A continuación, el ING. SABONGE inició su presentación a los directores explicando que durante las reuniones con los usuarios surgió la pregunta sobre los segmentos y a ella se respondió que se estaban llevando a cabo estudios de mercado, los cuales finalizarían en los próximos seis meses. En su presentación se recomendó cambiar el sistema de peajes del Canal para incluir la diferenciación por tamaño; establecer en el sistema de peajes el principio de segmentación de mercado; e incluir como servicios conexos, los servicios de apoyo al tránsito realizados por las locomotoras de remolque en las esclusas. A continuación presentó un cuadro del detalle de la estructura de peajes propuesta, cuyos montos representaban un incremento de peajes en 15% para las primeras 10,000 toneladas CP/SUAB, 13% para las siguientes 10,000 toneladas CP/SUAB y 11% para las toneladas CP/SUAB restantes, que fue aprobado por la Junta Directiva para su implementación efectiva el 1 de octubre del 2002.

Al examinarse la propuesta presentada, el director AHUMADA sugirió que el numeral 1 leyese: "**Incrementar de manera general las tarifas de peajes de conformidad con lo que establece los numerales 2 y 3** a los buques que pagan en función de su tamaño con respecto a su capacidad en términos de toneladas CP/SUAB y a los buques que pagan en función de su desplazamiento."

El director MIZRACHI hizo énfasis en la necesidad de utilizar la palabra equidad en la propuesta, considerando el director RAMÍREZ que el uso de este término hacía referencia a los costos del Canal y no al costo de la carga en los buques que transitan por el Canal. El director AHUMADA comentó que el criterio para el establecimiento de los aumentos podría ser considerado una arbitrariedad por algunos, subjetivo, y preguntó qué fundamento se utilizó para determinar que los porcentajes de aumento de 15%, 13% y 11%, eran los adecuados para acercarnos al valor de la ruta del Canal.

El director ALFARO expresó su complacencia con el documento de propuesta de incremento de peajes presentado a la Directiva, diciendo que éste había sido bien preparado y que el mismo debería ser proporcionado como información para la audiencia. A este respecto la DIRECTIVA determinó que en el documento a publicarse en el Registro del Canal para notificar sobre la audiencia pública se incluyera el siguiente cuadro, que describe la estructura de peajes propuesta:

	ACTUAL		PROPUESTO					
Tipo de Buque	Cargado	Lastre	Primeras 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Siguientes 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Toneladas Restantes (CP/SUAB)	
			Cargado	Lastre	Cargado	Lastre	Cargado	Lastre
Carga general	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Carga refrigerada	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18

	ACTUAL		PROPUESTO					
			Primeras 10,000 toneladas (CP/SUAB)		**Siguientes 10,000 toneladas (CP/SUAB)**		**Toneladas Restantes (CP/SUAB)**	
Tipo de Buque	**Cargado**	**Lastre**	**Cargado**	**Lastre**	**Cargado**	**Lastre**	**Cargado**	**Lastre**
Graneleros secos	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Buques cisterna	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Porta-contenedores	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Portavehículos	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Pasajeros	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Otros	$2.57	$2.04	$2.81	$2.23	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Desplazamiento	$1.43/ton de despl.		$1.64/tonelada de desplazamiento					
*Los peajes de embarcaciones menores se mantienen igual.								

Con respecto al material que se publicaría, el SUBADMINISTRADOR explicó las opciones existentes: publicar estrictamente lo que se requería legalmente o todo el material disponible. Su recomendación fue la de publicar sólo la notificación en el Registro y todo el material explicativo en otro documento.

El director ALFARO opinó que el propósito de la publicación era presentar la propuesta de aumento y consideró que sería difícil para el público entender una propuesta fría, sin explicación. Aclaró que el propósito del sistema de audiencia era que cuando los interesados recibiesen la noticia de la modificación de los peajes, entendiesen el porqué de la misma. De igual forma recordó que tradicionalmente, el aumento era justificado en función de costos y el documento explicaría la novedad en términos económicos.

Por su parte, el director AHUMADA señaló que una alternativa podría ser la presentación del documento frío, es decir, la propuesta y las cifras en el Registro sin adiciones, presentándose las explicaciones en la audiencia, opinando el director ALFARO que esperar hasta la audiencia sería muy tarde. El ADMINISTRADOR opinó que en el Registro debía publicarse la resolución motivada de la Junta Directiva y la notificación, incluyéndose las bases para la decisión en otro documento que sería repartido a los clientes.

Se decidió, entonces, que el libro que se prepararía con el detalle de análisis de mercado, estudios realizados, información histórica y demás no formaría parte de la notificación en el Registro del Canal, sino que se anunciaría su disponibilidad y se mantendría como un documento anexo a la notificación que estaría disponible para todos los interesados. Además, la DIRECTIVA recomendó la exclusión de los estados financieros de la entidad de dicho libro.

Los directores QUIJANO y RAMÍREZ entregaron algunas modificaciones a los anexos de la propuesta de peajes para que fueran corregidos por la administración. El ADMINISTRADOR solicitó que si tenían algunas otras propuestas de cambio que se la remitieran para su consideración.

El director GONZÁLEZ-REVILLA manifestó que el último aumento de peajes, efectuado hace más de cinco años, durante la administración norteamericana, fue aproximadamente de 16%, lo que resulta un incremento de 3.5% por año, y señaló que en la actualidad se hablaba de lo mismo al proponerse el aumento de los peajes del orden del 18%. Opinó que se estaba actuando con timidez y modestia en cuanto a la cifra propuesta ya que los peajes no pueden ser aumentados con mucha frecuencia. Comentó, igualmente, que era una injusticia con el Canal y con el país el no acercarnos a estar cobrando el valor de la ruta, que debía ser el objetivo para la fijación futura de los aumentos en los peajes. El PRESIDENTE coincidió con lo expresado y comentó que si se va a hacer el ejercicio había que tratar de estirar el número hasta donde más se pudiese.

El director MIZRACHI concordó con la opinión del director GONZÁLEZ-REVILLA, considerando que el aumento era conservador, si se tomaba en cuenta lo que el peaje representaba con relación al flete. Por su parte, el director ALFARO dijo comprender el argumento, pero sugirió ver el aumento dentro del contexto, pues esta propuesta era un debut del Canal en el tema de peajes después de la transferencia, por lo que consideró que era necesario ser modestos para poder mantener el control de la situación.

El SUBADMINISTRADOR señaló que las observaciones del director González-Revilla eran válidas, sin embargo, anotó que la propuesta anterior presentaba un porcentaje aún más bajo para ser aplicado en cuatro años, mientras que la actual de 18% sería aplicada en un año. Añadió que la Junta Asesora solicitó que no se adoptasen todos los incrementos en un mismo acto, y aseguró que no dejarían pasar cinco años antes de volver a considerar el tema de los peajes, y que se podía informar esto último al público. Al respecto, el director RAMÍREZ reflexionó que no era necesario anunciarlo, porque este razonamiento estaba implícito en la segmentación.

El director GONZÁLEZ-REVILLA observó que la decisión de la ampliación del Canal se daría en los próximos 12 a 18 meses, y que en el Canal existen limitaciones de agua y capacidad, además señaló que los usuarios nunca estarán de acuerdo con un aumento de peajes. Recalcó la necesidad de ser más agresivos y menos tímidos, reiterando la necesidad de revisar el tema de los peajes con más frecuencia y no dejar pasar largos períodos de tiempo. Añadió que para llegar a cobrar el valor de la ruta de manera escalonada se necesitarían aumentos en períodos más cortos que cinco años y manifestó no tener que regresar en cinco o seis años para discutir nuevamente el mismo tema. Manifestó igualmente que este es un tema que debe manejar y presentar la administración a la Junta Directiva

La DIRECTIVA solicitó que el tema de los peajes fuese recurrente y permanente en el orden del día de las reuniones de la Junta Directiva con la administración del Canal, para permitir evaluaciones constantes de acuerdo a la naturaleza y valor de la ruta, y con el desarrollo del negocio marítimo. También se recomendó no incluir los programas de inversión para determinar la cuantía de los peajes.

El director QUIJANO preguntó si existía un plan para el uso de los montos que resultasen del aumento de peajes, y consideró que debían tomarse las medidas y previsiones para el futuro desarrollo del Canal, creándose un fondo especial como colateral para el

financiamiento si se decidiese hacer la ampliación; si la decisión fuera de no hacer la ampliación, el monto pudiese ser remitido al gobierno central. El director RAMÍREZ opinó que el excedente debía pasar al accionista para beneficiarlo del aumento, a menos que se utilizasen los fondos para suplir una necesidad en el Canal. Se determinó volver a retomar este tema luego de implementar los incrementos de peajes propuestos.

Seguidamente se presentó el cronograma de actividades para el proceso de incremento de peajes:

• Desarrollo conceptual de la propuesta	08/09/00 - 12/4/02
• Consulta preliminar con Junta Asesora	12/9/01
• Segunda consulta con Junta Asesora	28/2/02
• Preparación de la propuesta final	5/02
• Comunicación al Consejo de Gabinete	5/02
• Viaje a Londres, reunión con CMI (ICS)	5/02
• Viaje a Ecuador, Perú, Chile y EEUU	20/5 – 24/5/02
• Aprobación de la Propuesta por J.D.	30/5/02
• Publicación de la Propuesta y Registro	7/6/02
• Audiencia Pública	22/7-23/7/02
• Recomendación de la Junta Directiva	12/8/02
• Aprobación del Consejo de Gabinete	19/8 – 23/8/02
• Publicación en la Gaceta Oficial	26/8/02
• Publicación en el Registro	26/8/02
• Cambios (procedimientos, equipo, etc.)	26/8 – 30/9/02
• Implementación	1/10/2002

El Ministro MARTINELLI solicitó que en lo posible la audiencia se llevara a cabo el 18 ó 19 de julio para permitir su participación como Presidente de la Comisión de Peajes que tendrá a cargo el proceso de incremento, la cual estaría conformada por los siguientes miembros:

Ricardo Martinelli, Presidente
Emanuel González-Revilla, Vicepresidente
Eloy Alfaro, Miembro
Moisés Mizrachi, Miembro
Guillermo Quijano, Jr., Miembro
Abel Rodríguez, Miembro

El Administrador, Alberto Alemán Zubieta, fue designado Secretario del Comité.

Se recomendó que la fecha de la audiencia se fijase por sólo un día, pero que de ser necesario, se extendería para dar cumplimiento al proceso. Igualmente se informó que la audiencia se llevaría a cabo en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena y que estaría abierta al público, con acceso de los medios de comunicación.

El ADMINISTRADOR solicitó la discreción de los presentes para que la información proporcionada y las decisiones tomadas no fuesen reveladas antes de la fecha de publicación

de la notificación. Al mismo tiempo, reiteró que se le proporcionaría a los directores guiones preparados para responder aquellas preguntas difíciles con las que pudieran ser abordados sobre el tema de incremento de peajes, de manera que las respuestas fueran lo más uniformes posible. Explicó que el jueves 6 de junio se reuniría con el cuerpo diplomático acreditado en Panamá, el Instituto Panameño de Turismo, el Ministro de Comercio Exterior, el Ministro de Economía y Finanzas y la Autoridad Marítima de Panamá, para proporcionarles la información y documentación sobre del tema. Igualmente llevaría a cabo reuniones de cortesía con los embajadores de los países afectados, en una reunión aparte para entregarle los documentos.

La DIRECTIVA aprobó el envío de la información actualizada sobre la propuesta de incremento de peajes a los miembros de la Junta Asesora que han participado en las reuniones en Hong Kong y en Panamá. Como cortesía, se les informaría al resto de los miembros asesores sobre las decisiones en cuanto a la propuesta de incremento de peajes.

Ítem No. 3: Lo que propongan los directores

El director MIZRACHI anunció su renuncia como Presidente del Comité de Capacidad del Canal y propuso al director Guillermo Quijano como presidente de este comité, considerando que su conocimiento y extensa experiencia en asuntos canaleros, específicamente en cuanto al mejoramiento y ampliación del Canal, serían de gran utilidad para este comité y lo hacen meritorio para presidirlo. La DIRECTIVA aprobó unánimemente la propuesta del director Mizrachi.

El director QUIJANO comentó sobre diversos asuntos pendientes de la Directiva que habían resultado de las últimas reuniones y solicitó al Presidente coordinar con la administración para la celebración de un día de reuniones para atender todos los asuntos y temas de presentación pendientes.

El ADMINISTRADOR tomó la oportunidad para informar a la directiva sobre la adjudicación del contrato para los cajeros automáticos por la suma de B/.18,564, que representaba un ahorro importante con respecto a la suma original.

El PRESIDENTE comentó sobre varias cartas de quejas recibidas con relación al proceso de licitación en el Canal y de empleados del Canal. Solicitó a la administración comunicar a la Junta Directiva las respuestas dadas a dicha correspondencia. Sobre uno de estos casos, el Administrador aclaró que el Canal no "pincha" teléfonos y que únicamente se monitorean las líneas operacionales de la Autoridad por razones de calidad y seguridad en el servicio.

Agotados los temas de discusión, la reunión finalizó a las 12:45 p.m.